

Openbare raadpleging: Beoordeling van de richtlijn River Information Services (RIS) (Richtlijn 2005/44/EG)

Velden met een * zijn verplicht.

Inleiding

In het kader van een beoordeling van de richtlijn River Information Services peilt de Europese Commissie in deze openbare enquête naar de standpunten over en de ervaringen met River Information Services.

River Information Services en de RIS-richtlijn

River Information Services (RIS) zijn geharmoniseerde informatiediensten ter ondersteuning van het verkeers- en vervoersbeheer voor de binnenvaart. De diensten omvatten ook interfaces met andere vervoerswijzen.

RIS zijn in de Europese wetgeving geregeld bij Richtlijn 2005/44/EG ("RIS-richtlijn"). De richtlijn verschaft een Europees kader voor de geharmoniseerde invoering van het RIS-concept. Dat moet de compatibiliteit en interoperabiliteit van bestaande en nieuwe RIS-systemen in heel Europa waarborgen. De richtlijn definieert ook verplichte regels voor datacommunicatie en apparatuur en de RIS-diensten die minimaal door een lidstaat moeten worden ingevoerd. Naar de [RIS-richtlijn](#).

Uw bijdrage telt.

Aangezien wij momenteel materiaal voor deze beoordeling verzamelen, willen wij u vragen om via deze enquête een bijdrage te leveren. Wij zijn ons ervan bewust dat uw ervaringen onder meer zijn beïnvloed door de nationale wetgeving en de verschillende specificaties, waarvan de meeste zijn gebaseerd op de RIS-richtlijn. **Uw bijdrage is echter heel belangrijk omdat wij zo beter kunnen begrijpen hoe de richtlijn de dagelijkse praktijk van de sector bepaalt.**

Uw antwoorden en ingediend materiaal worden rechtstreeks verwerkt in de beoordeling van de RIS-richtlijn. Bovendien zullen de resultaten van de enquête worden gepubliceerd op de website over de binnenvaart van DG MOVE (European Commission > Transport > Transport modes > Inland waterways) zodra de evaluatie van de Commissie is afgerond, wellicht in het tweede kwartaal van 2020.

Hartelijk dank voor uw antwoorden.

Eenheid havens en binnenvaart (D.3)

Opmerking. Aan het einde van de vragenlijst kunt u bestanden uploaden om uw reactie met bewijsmateriaal te onderbouwen.

Persoonsgegevens

* Taal van mijn bijdrage

- ☐ Bulgaars
- ☐ Deens
- ☐ Duits
- ☐ Engels
- ☐ Ests
- ☐ Fins
- ☐ Frans
- ☐ Grieks
- ☐ Hongaars
- ☐ Iers
- ☐ Italiaans
- ☐ Kroatisch
- ☐ Lets
- ☐ Litouws
- ☐ Maltees
- ☒ Nederlands
- ☐ Pools
- ☐ Portugees
- ☐ Roemeens
- ☐ Sloveens
- ☐ Slowaaks
- ☐ Spaans
- ☐ Tsjechisch
- ☐ Zweeds

* Ik neem deel namens/als:

- ☐ een academische/onderzoeksinstituut
- ☐ een ondernemersvereniging
- ☐ een bedrijf/bedrijfsorganisatie
- ☐ een consumentenvereniging
- ☐ EU-burger
- ☐ een milieuorganisatie
- ☐ niet-EU-burger
- ☐ een niet-gouvernementele organisatie (ngo)
- ☒ een overheidsinstantie
- ☐ een vakbond
- ☐ ander

Mijn rol in de binnenvaart is (bv. schipper, reder, terminalmanager, vaarwegautoriteit, infrastructuurbeheerder, projectondernemer, consultant)

vaarwegautoriteit

* Voornaam

Nadège

* Familiennaam

DEWALQUE

* E-mailadres (wordt niet gepubliceerd)

nadege.dewalque@vlaamsewaterweg.be

* Toepassingsgebied

- ☐ Internationaal
- ☐ Lokaal
- ☐ Nationaal
- ☒ Regionaal

* Naam van de organisatie

maximaal 255 teken(s)

De Vlaamse Waterweg nv

* Grootte van de organisatie

- ☐ Micro (1 tot 9 werknemers)
- ☐ Klein (10 tot 49 werknemers)
- ☐ Middelgroot (50 tot 249 werknemers)
- ☒ Groot (250 of meer werknemers)

Inschrijvingsnummer in het transparantieregister

maximaal 255 teken(s)

Controleer of uw organisatie is ingeschreven in het [transparantieregister](#). Dit is een vrijwillige databank voor organisaties die invloed willen uitoefenen op de besluitvorming van de EU.

568481716834-11

* Land van oorsprong

Kies het land waar u woont of waar uw organisatie gevestigd is.

- | | | | |
|--------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|--|
| ☐ Afghanistan | ☐ Djibouti | ☐ Libië | ☐ Sint-Maarten |
| ☐ Ålandseilanden | ☐ Dominica | ☐ Liechtenstein | ☐ Saint-Pierre en Miquelon |

- | | | | |
|-----------------------------------|---|--------------------|--|
| ○ Albanië | ○ Dominicaanse Republiek | ○ Litouwen | ○ Saint Vincent en de Grenadines |
| ○ Algerije | ○ Ecuador | ○ Luxemburg | ○ Samoa |
| ○ Amerikaans-Samoa | ○ Egypte | ○ Macau | ○ San Marino |
| ○ Andorra | ○ El Salvador | ○ Madagaskar | ○ Sao Tomé en Príncipe |
| ○ Angola | ○ Equatoriaal-Guinea | ○ Malawi | ○ Saudi-Arabië |
| ○ Anguilla | ○ Eritrea | ○ Maleisië | ○ Senegal |
| ○ Antarctica | ○ Estland | ○ Maldiven | ○ Servië |
| ○ Antigua en Barbuda | ○ Eswatini | ○ Mali | ○ Seychellen |
| ○ Argentinië | ○ Ethiopië | ○ Malta | ○ Sierra Leone |
| ○ Armenië | ○ Falklandeilanden | ○ Marshalleilanden | ○ Singapore |
| ○ Aruba | ○ Faeröer | ○ Martinique | ○ Sint-Maarten |
| ○ Australië | ○ Fiji | ○ Mauritanië | ○ Slowakije |
| ○ Oostenrijk | ○ Finland | ○ Mauritius | ○ Slovenië |
| ○ Azerbeidzjan | ○ Frankrijk | ○ Mayotte | ○ Salomonseilanden |
| ○ Bahama's | ○ Frans-Guyana | ○ Mexico | ○ Somalië |
| ○ Bahrein | ○ Frans-Polynesië | ○ Micronesia | ○ Zuid-Afrika |
| ○ Bangladesh | ○ Franse Zuidelijke en Zuidpoolgebieden | ○ Moldavië | ○ Zuid-Georgia en de Zuidelijke Sandwicheilanden |
| ○ Barbados | ○ Gabon | ○ Monaco | ○ Zuid-Korea |
| ○ Belarus | ○ Georgië | ○ Mongolië | ○ Zuid-Sudan |
| ● België | ○ Duitsland | ○ Montenegro | ○ Spanje |
| ○ Belize | ○ Ghana | ○ Montserrat | ○ Sri Lanka |
| ○ Benin | ○ Gibraltar | ○ Marokko | ○ Sudan |
| ○ Bermuda | ○ Griekenland | ○ Mozambique | ○ Suriname |
| ○ Bhutan | ○ Groenland | ○ Myanmar | ○ Svalbard en Jan Mayen |
| ○ Bolivia | ○ Grenada | ○ Namibië | ○ Zweden |
| ○ Bonaire, Sint-Eustatius en Saba | ○ Guadeloupe | ○ Nauru | ○ Zwitserland |
| ○ Bosnië en Herzegovina | ○ Guam | ○ Nepal | ○ Syrië |
| ○ Botswana | ○ Guatemala | ○ Nederland | ○ Taiwan |
| ○ Bouveteiland | ○ Guernsey | ○ Nieuw-Caledonië | ○ Tadzjikistan |
| ○ Brazilië | ○ Guinee | ○ Nieuw-Zeeland | ○ Tanzania |

- | | | | |
|------------------------------------|---------------------------|------------------------|---|
| ● Brits Indische Oceaanterritorium | ● Guinee-Bissau | ● Nicaragua | ● Thailand |
| ● Britse Maagdeneilanden | ● Guyana | ● Niger | ● Gambia |
| ● Brunei | ● Haïti | ● Nigeria | ● Oost-Timor |
| ● Bulgarije | ● Heard en McDonaldeiland | ● Niue | ● Togo |
| ● Burkina Faso | ● Honduras | ● Norfolk-eiland | ● Tokelau-eilanden |
| ● Burundi | ● Hongkong | ● Noord-Korea | ● Tonga |
| ● Cambodja | ● Hongarije | ● Noord-Macedonië | ● Trinidad en Tobago |
| ● Kameroen | ● IJsland | ● Noordelijke Marianen | ● Tunesië |
| ● Canada | ● India | ● Noorwegen | ● Turkije |
| ● Kaapverdië | ● Indonesië | ● Oman | ● Turkmenistan |
| ● Kaaimaneilanden | ● Iran | ● Pakistan | ● Turks- en Caicoseilanden |
| ● Centraal-Afrikaanse Republiek | ● Irak | ● Palau | ● Tuvalu |
| ● Tsjaad | ● Ierland | ● Palestina | ● Uganda |
| ● Chili | ● Eiland Man | ● Panama | ● Oekraïne |
| ● China | ● Israël | ● Papoea-Nieuw-Guinea | ● Verenigde Arabische Emiraten |
| ● Christmaseiland | ● Italië | ● Paraguay | ● Verenigd Koninkrijk |
| ● Clippertoneiland | ● Jamaica | ● Peru | ● Verenigde Staten |
| ● Cocoseilanden | ● Japan | ● Filipijnen | ● Kleine afgelegen eilanden van de Verenigde Staten |
| ● Colombia | ● Jersey | ● Pitcairneilanden | ● Uruguay |
| ● Comoren | ● Jordanië | ● Polen | ● Amerikaanse Maagdeneilanden |
| ● Congo | ● Kazachstan | ● Portugal | ● Oezbekistan |
| ● Cookeilanden | ● Kenia | ● Puerto Rico | ● Vanuatu |
| ● Costa Rica | ● Kiribati | ● Qatar | ● Vaticaanstad |
| ● Ivoorkust | ● Kosovo | ● Réunion | ● Venezuela |
| ● Kroatië | ● Koeweit | ● Roemenië | ● Vietnam |

- ☐ Cuba
- ☐ Curaçao
- ☐ Cyprus
- ☐ Tsjechië
- ☐ Democratische Republiek Congo
- ☐ Denemarken
- ☐ Kirgizië
- ☐ Laos
- ☐ Letland
- ☐ Libanon
- ☐ Lesotho
- ☐ Liberia
- ☐ Rusland
- ☐ Rwanda
- ☐ Saint-Barthélemy
- ☐ Sint-Helena, Ascension en Tristan da Cunha
- ☐ Saint Kitts en Nevis
- ☐ Saint Lucia
- ☐ Wallis en Futuna
- ☐ Westelijke Sahara
- ☐ Jemen
- ☐ Zambia
- ☐ Zimbabwe

* Privacyinstellingen voor de publicatie van uw feedback

De Commissie zal de reacties op deze openbare raadpleging publiceren. U kunt aangeven of uw gegevens openbaar mogen worden gemaakt of anoniem moeten blijven.

☐ **Anoniem**

Alleen het type respondent, het land van herkomst en de bijdrage mogen worden gepubliceerd. Andere persoonlijke gegevens (naam, naam en grootte van de organisatie en inschrijvingsnummer in het transparantieregister) worden niet gepubliceerd.

☒ **Openbaar**

Uw persoonlijke gegevens (naam, naam en grootte van de organisatie, inschrijvingsnummer in het transparantieregister en land van herkomst) mogen samen met uw bijdrage worden gepubliceerd.

☒ Ik ga akkoord met de [privacyverklaring](#).

Bijdrage van de RIS-richtlijn tot de belangrijkste doelstellingen

1) De bedoeling van de RIS-richtlijn is een kader vaststellen voor de invoering en het gebruik van geharmoniseerde River Information Services (RIS) in Europa. De onderliggende gedachte is de veiligheid, de efficiëntie en de milieuvriendelijkheid van de binnenvaart te verbeteren en de koppeling met andere vervoerswijzen te bevorderen. **In welke mate heeft de RIS-richtlijn volgens u bijgedragen tot de volgende doelstellingen?**

	Belangrijke bijdrage	Beperkte bijdrage	Geen bijdrage	Ik weet het niet
* Veiligere binnenvaart (bv. betere navigatiebesluiten en calamiteitenbestrijding)	☐	☒	☐	☐

* Efficiëntere binnenvaart (bv. betere route- en reisplanning)				
* Milieuvriendelijkere binnenvaart (bv. lager brandstofverbruik door betere navigatie-informatie)				
* Betere koppeling met andere vervoerswijzen (bv. door digitale informatie over kenmerken en capaciteiten van havens en terminals)				

Wat is voor u het nut van River Information Services?

2) De RIS-richtlijn bepaalt het kader voor de toepassing van bepaalde informatiediensten en -technologie in de binnenvaart, onder meer elektronische navigatiekaarten (Inland ENC), berichten aan de scheepvaart (NtS), tracking en tracing van schepen (VTT, Inland AIS) en elektronische scheepsrapportering (e-Ship Reporting). **Hoe nuttig zijn deze diensten voor uw dagelijkse praktijk?**

	Zeer nuttig	Vrij nuttig	Meestal niet nuttig	Helemaal niet nuttig	Niet van toepassing.	Ik weet het niet
* Elektronische navigatiekaarten (kaarten voor navigatie op de binnenwateren)	☐	☐	☐	☐	☐	☒
* Elektronische scheepsrapportering (bv. elektronische scheepsrapportering voor container- of tankschepen in plaats van op papier of per fax)	☐	☐	☐	☐	☐	☒
* Berichten aan de scheepvaart (bv. informatie van de vaarwegautoriteiten over obstakels, onderhoudswerkzaamheden of ijsvorming)	☐	☐	☐	☐	☐	☒
* Tracking en tracing van schepen (bv. verkeersbeeld ondersteund door Inland AIS-transponders)	☐	☐	☐	☐	☐	☒
* Gegevens voor navigatie en planning (gemakkelijk toegankelijke digitale gegevens over de locatie van havens en terminals, peilschalen, bedieningstijden van sluizen en bruggen enz.)	☐	☐	☐	☐	☐	☒

Verduidelijk uw standpunt (facultatief):

maximaal 3000 teken(s)

Met betrekking tot vraag 1: De RIS-richtlijn heeft jammer genoeg maar telkens een beperkte bijdrage geleverd aan bovenstaande doelstellingen en dit omdat er nog te veel vrijheden voor de lidstaten zijn. De technische verordeningen spreken jammer genoeg enkel over een technische standaard zonder focus op een geharmoniseerde aanpak of implementatie. Bijgevolg zijn vele eilanden ontstaan. De geharmoniseerde aanpak en afstemming tussen de verschillende lidstaten wordt nu binnen het EU-project COMEX aangepakt en uitgewerkt.

RIS is wel degelijk noodzakelijk om een bijdrage te kunnen leveren aan bovenstaande doelstelling, alleen de aanpak en opvolging door Europa is tot op heden onvoldoende.

Voor vraag 2: dit is niet van toepassing op de Vlaamse Waterweg nv.

3) De bedoeling van River Information Services is de informatie-uitwisseling tussen publieke en private partijen in de binnenvaart te stroomlijnen. Die informatie wordt gebruikt in verschillende toepassingen en systemen voor betere verkeers- en vervoersprocessen. **Hoe zijn de volgende diensten volgens u veranderd sinds de invoering van de RIS-richtlijn in 2005?**

	Aanzienlijk verbeterd	Een beetje verbeterd	Hetzelfde gebleven	Slechter geworden	Niet van toepassing	Ik weet het niet
* Vaarweginformatiediensten	☒	☐	☐	☐	☐	☐
* Verkeersinformatie	☒	☐	☐	☐	☐	☐
* Vessel Traffic Services / Management	☒	☐	☐	☐	☐	☐
* Beheer van sluizen en bruggen	☒	☐	☐	☐	☐	☐
* Verkeersplanning	☒	☐	☐	☐	☐	☐
* Ondersteuning voor calamiteitenbestrijding	☒	☐	☐	☐	☐	☐
* Reisplanning	☒	☐	☐	☐	☐	☐
* Haven- en terminalmanagement	☐	☐	☐	☐	☒	☐
* Lading- en vlootmanagement	☐	☐	☐	☐	☒	☐
* Informatie met het oog op rechtshandhaving	☒	☐	☐	☐	☐	☐
* Informatie voor de statistiek	☒	☐	☐	☐	☐	☐
* Informatie over waterwegheffingen en havenrechten	☒	☐	☐	☐	☐	☐

Verduidelijk uw standpunt (facultatief):

maximaal 3000 teken(s)

Het gaat hier in principe om een vraag voor de eindgebruiker.

De Vlaamse Waterweg nv heeft als waterweg beheerder met VisuRIS ingezet op een aanzienlijke verbetering van bijna alle vermelde diensten, met uitzondering van haven- en terminalmanagement, en lading- en vlootmanagement. Wij hopen dat onze klanten dit ook zo ervaren.

Bijkomend kan hier worden verwezen naar het antwoord bij vraag 1 (opgenomen bij vraag 2). Er is op dit ogenblik nog te weinig sprake van harmonisatie tussen de verschillende RIS-systemen van de verschillende RIS-landen. Projecten als RIS-COMEX hebben als doel om dit meer en meer te stroomlijnen.

Hoe verhouden de voordelen zich tot de kosten (tijd en geld)?

4) Hoeveel inspanning (tijd en/of geld) stopt u in het verstrekken van informatie voor de volgende diensten/technologieën?

	Kleine inspanning	Redelijke inspanning	Aanzienlijke inspanning	Niet van toepassing	Ik weet het niet
* Elektronische navigatiekaarten	☐	☐	☒	☐	☐
* Elektronische scheepsrapportering	☐	☐	☒	☐	☐
* Berichten aan de scheepvaart	☐	☐	☒	☐	☐
* Tracking en tracing van schepen	☐	☐	☒	☐	☐
* Gegevens voor navigatie en planning	☐	☐	☒	☐	☐

Verduidelijk uw standpunt (facultatief):

maximaal 3000 teken(s)

Al deze punten worden in Vlaanderen ontsloten via VisuRIS.

Als overheidsagentschap wordt er aanzienlijk veel tijd gestoken in het verstrekken van de nodige data en informatie om het systeem te updaten en verdere ontwikkelingen om een goede dienstverlening te kunnen garanderen.

5) Weegt de algemene inspanning voor het verstrekken van informatie volgens u op tegen de voordelen?

	Weinig inspanning ten opzichte van de voordelen	Net genoeg inspanning ten opzichte van de voordelen	Grote inspanning ten opzichte van de voordelen	Niet van toepassing	Ik weet het niet
* Elektronische navigatiekaarten	☐	☒	☐	☐	☐
* Elektronische scheepsrapportering	☐	☒	☐	☐	☐
* Berichten aan de scheepvaart	☐	☒	☐	☐	☐
* Tracking en tracing van schepen	☐	☒	☐	☐	☐
* Gegevens voor navigatie en planning	☐	☒	☐	☐	☐

Verduidelijk uw standpunt (facultatief):

maximaal 3000 teken(s)

Op deze vraag kan pas geantwoord worden als we ook de feedback van de eindgebruiker kennen op deze diensten. Als waterwegbeheerder hebben we de taak om de binnenvaart aantrekkelijk te maken en te promoten. In dit verband is er nood aan een goede dienstverlening. Voordelen zijn ook pas echt duidelijk als het systeem binnen Europa is geharmoniseerd en overal dezelfde dienstverlening kan worden aangeboden.

Typegoedkeuring van RIS-apparatuur

Volgens de RIS-richtlijn moeten bepaalde RIS-terminals, netwerkapparatuur en software een typegoedkeuring krijgen. Dat betekent dat het product voldoet aan de vereiste specificaties, bv. Inland ECDIS-viewers in de navigatiemodus. De bedoeling is dat fabrikanten hun apparatuur met typegoedkeuring in de hele EU kunnen verkopen en dat de gebruikers zeker kunnen zijn dat hun goedgekeurde RIS-apparatuur voldoet aan het productdossier.

7) RIS-apparatuur en -software voor terminals en netwerken moeten een typegoedkeuring krijgen als dat noodzakelijk is voor de veiligheid van de navigatie en vereist is op basis van de toepasselijke technische specificaties.

* Als u RIS-apparatuur of -software gebruikt: Weet u of voor uw (boord-)apparatuur een typegoedkeuring is verleend overeenkomstig de RIS-richtlijn?

- ☐ Ja
☐ Nee
☒ Niet van toepassing

* Als u een fabrikant van RIS-apparatuur of -software bent: Zijn de voordelen van een typegoedkeuring volgens de RIS-richtlijn belangrijker dan de kosten?

- ☐ Ja
- ☐ Nee
- ☒ Niet van toepassing

Verduidelijk uw standpunt (facultatief):

maximaal 3000 teken(s)

Bescherming van gegevens, veiligheid en privacy

Volgens de RIS-richtlijn moeten de EU-landen verzekeren dat de voor RIS benodigde persoonsgegevens worden verwerkt in overeenstemming met de toepasselijke wetgeving inzake gegevensbescherming. Bovendien moeten de lidstaten veiligheidsmaatregelen invoeren en handhaven om RIS-berichten en -archieven te beschermen tegen ongewenste gebeurtenissen of misbruik, met inbegrip van illegale toegang, wijziging of verlies van de gegevens.

8) Wat is uw standpunt over gegevensbescherming, veiligheid en privacy in het kader van River Information Services?

	Ja	Nee	Ik weet het niet
* Over het algemeen vind ik bescherming en beveiliging van gegevens belangrijk.	☒	☐	☐
* Bescherming en beveiliging van gegevens wordt in de RIS-richtlijn voldoende ernstig genomen.	☐	☐	☒
* Hebt u een situatie meegemaakt waarin de bescherming of beveiliging van gegevens goed functioneerde?	☒	☐	☐
* Hebt u een situatie meegemaakt waarin de bescherming of beveiliging van gegevens ontoereikend was?	☐	☐	☒

Gelieve meer details te verstrekken over die situatie of uw inzichten over dit onderwerp (facultatief):

maximaal 3000 teken(s)

De Vlaamse Waterweg nv houdt wel maximaal rekening met de privacy van haar klanten en past de regels van de GDPR toe.

Komen River Information Services voldoende tegemoet aan uw behoeften?

De doelstelling van de RIS-richtlijn is de harmonisering van informatiediensten. RIS worden echter op het niveau van de lidstaten ingevoerd en verstrekt. Wij willen graag weten of RIS de juiste oplossing bieden voor uw behoeften en problemen, en of u moeilijkheden en/of inconsistenties heeft opgemerkt in de wijze waarop RIS worden verstrekt.

9) Als u moeilijkheden, inconsistenties of conflicten heeft vastgesteld in de wijze waarop RIS lokaal of tussen de landen worden verstrekt, gelieve ons concrete voorbeelden te geven:

	vastgestelde moeilijkheden, inconsistenties en conflicten
a) River Information Services (in één land)	
b) River Information Services (tussen landen)	
c) RIS-standaarden	

10) Technologische ontwikkelingen, externe factoren, beleidsevoluties

De RIS-richtlijn biedt een kader voor technische specificaties en invoerings- en gebruiksrichtsnoeren voor River Information Services. Toen de RIS-richtlijn werd opgesteld, werden die relevant voor de sector geacht.

Zijn de onderstaande richtsnoeren en technische specificaties volgens u nog steeds relevant en noodzakelijk? (Gelieve rekening te houden met de technologische ontwikkelingen sinds 2005.)

	Ze er relevant	Relevant	Niet relevant	Ik weet het niet
* Technische richtsnoeren voor de planning, de invoering en het gebruik van RIS (RIS-richtsnoeren)	☒	☐	☐	☐
* Technische specificaties voor elektronische kaartweergave en informatiesystemen (Inland ECDIS)	☒	☐	☐	☐
* Technische specificaties voor tracking- en tracingsystemen voor schepen (Inland AIS)	☒	☐	☐	☐
* Technische specificaties voor elektronische scheepsrapportering in de binnenvaart	☒	☐	☐	☐
* Technische specificaties voor berichten aan de scheepvaart	☒	☐	☐	☐

Vermeld hier of er volgens u belangrijke technische specificaties ontbreken of als er in de RIS-richtlijn nieuwe ontwikkelingen moeten worden opgenomen (facultatief):

maximaal 5000 teken(s)

Het is nu nog te vroeg om nieuwe ontwikkelingen op te sommen. Er is wel een punt van kritiek op de huidige aanpak met betrekking tot de technische specificaties. Deze zijn momenteel "te hard gecodeerd". Deze bieden weinig flexibiliteit en kunnen op die manier moeilijk inspelen op snel wijzigende noden. Het verplichten van standaarden is ok, maar wel met de nodige flexibiliteit.

Voor wat betreft Inland ECDIS legt Europa de verplichting bij de lidstaten om digitale vaarkaarten te maken, terwijl dit geen kerntaak is van een waterwegbeheerder. Hier zou beter de verplichting worden opgelegd dat de data voor het aanmaken van de kaarten beschikbaar moet zijn.

11) Zijn er volgens u problemen of behoeften in de sector in verband met RIS die niet zijn behandeld? (Gelieve voorbeelden te geven.)

maximaal 5000 teken(s)

Momenteel ontbreekt het totaalplaatje waar Europa met de binnenvaart naar toe wil. De RIS-richtlijn bevat momenteel enkel losse flarden. Het beeld waarbij alle losse elementen samen komen en bijdragen tot deze visie, dat ontbreekt. We denken hierbij hoofdzakelijk aan hoe verkeer- en transportmanagement kunnen worden ingezet om de binnenvaart op de synchromodale kaart te zetten.

Vanuit de overheden/waterwegbeheerders wordt er een meerwaarde gezien in de mogelijkheid om incidenten met binnenvaart op Europees niveau te registreren en te delen met elkaar. De bestaande RIS systemen kunnen hiervoor gebruikt of uitgebreid worden. In Vlaanderen worden incidenten al geregistreerd in CalRIS, maar het is nuttig om deze informatie te delen met of te ontvangen van de andere lidstaten.

Meerwaarde van de regulering van RIS op Europees niveau

12) De RIS-richtlijn is op Europees niveau ingevoerd omdat de Europese wetgeving voor de bevordering van de internationale binnenvaart in principe voordelen biedt ten opzichte van de nationale wetgeving.

De beschikbaarheid van gestandaardiseerde informatie over bevaarbare waterwegen in de EU zou het onder meer gemakkelijker maken om reizen te plannen en uit te voeren in verschillende lidstaten. Ook zou de informatie in elektronische scheepsverslagen bij het overschrijden van een grens niet opnieuw hoeven te worden ingediend, omdat ze door de bevoegde autoriteit van het vorige land wordt doorgegeven aan die van het volgende.

Graag willen wij weten in welke mate het potentieel van die EU-meerwaarde is gerealiseerd.

* Zijn er volgens u aspecten van RIS gemakkelijker geworden op EU-niveau? (Houd hierbij rekening met grensoverschrijdende scheepvaart en andere aspecten waar coördinatie op EU-niveau een rol speelt.)

- ☐ Ja
- ☒ Nee
- ☐ Ik weet het niet

Hebt u sinds 2005 ervaringen opgedaan aan de hand waarvan wij de feitelijke meerwaarde van de EU kunnen beoordelen? (facultatief)

Het kan onder meer gaan om algemene ervaringen of specifieke incidenten in verband met grensoverschrijdende navigatie.

(U kunt meer informatie hierover uploaden aan het einde van deze vragenlijst.)

maximaal 5000 teken(s)

* 13) TOEZICHT - Is er voldoende toezicht op de uitvoering van de RIS-richtlijn in de lidstaten, door de EU of de lidstaten zelf?

- ☐ Ja - Door de EU
- ☐ Ja - Door de lidstaten
- ☐ Ja - Door zowel de EU als de lidstaten
- ☒ Nee
- ☐ Ik weet het niet

Verduidelijk uw standpunt (facultatief):

maximaal 5000 teken(s)

Dit is onvoldoende. Er is volgens onze informatie tot op heden geen enkele controle geweest met betrekking tot de verordeningen. Dit moet echt beter.

14) VEREENVOUDIGING - Blijkt uit uw ervaringen sinds 2005 dat bepaalde aspecten van de RIS-richtlijn kunnen worden verbeterd of vereenvoudigd?

maximaal 5000 teken(s)

Dit is verbeterd, maar meer flexibiliteit met betrekking tot het aanpassen van de standaarden is cruciaal.

Meer informatie

15) Hier kunt u eventueel extra opmerkingen toevoegen die relevant zijn voor deze vragenlijst.

maximaal 5000 teken(s)

16) Hier kunt u eventueel bestanden uploaden om uw reactie met bewijsmateriaal te onderbouwen.

De maximale bestandsgrootte is 1 MB.

Alleen bestanden van formaat pdf,txt,doc,docx,odt,rtf zijn toegestaan

**da459332-c0f5-452e-9b5b-7d00c34388bc/DVW_-
_Position_Paper_on_River_Information_Services_Consultation.pdf**

Contact

MOVE-D3-SECRETARIAT@ec.europa.eu